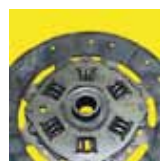


TRZY MARKI WCHODZĄCE W SKŁAD SCHAEFFLER GROUP OD WIELU JUŻ LAT WYTYCZAJĄ TRENDY ROZWOJU SAMOCHODOWYCH UKŁADÓW NAPĘDOWYCH, TWORZĄC NIE TYLKO NOWE KONSTRUKCJE PODZESPOŁÓW, LECZ TAKŻE WZORCOWE TECHNOLOGIE MONTAŻOWE

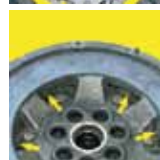


Podręcznik mechaniki pojazdowej (cz. XV)

Diagnozowanie dwumasowych kół DKZ



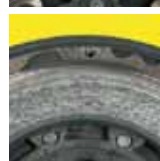
Spalona tarcza sprzęgła. Jeśli występują termiczne odbarwienia DKZ, należy skontrolować stożkowość masy wtórnej.



Resztki spalonej okładziny pomiędzy oboma masami. Konieczna wymiana DKZ.



Powierzchnia cierna porysowana przez zużytą tarczę sprzęgła. Konieczna wymiana DKZ.



Miejscowe ciemne ślady przegrzania powierzchni czarnej. Nawet przy znacznej ich liczbie naprawa nie jest potrzebna.



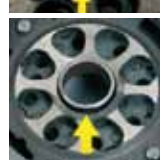
Pęknięcia powierzchni czarnej na skutek przegrzania. Konieczna wymiana DKZ.



Wyciek smaru z uszkodzonego łożyska kulkowego. Konieczna wymiana DKZ.



Uszkodzone mechanicznie lub zużyte łożysko ślizgowe. Konieczna wymiana DKZ.



Nadmierny (ponad 0,17 mm) luz w łożysku ślizgowym. Konieczna wymiana DKZ.



Lekkie odbarwienie powierzchni czarnej na zewnętrznych krawędziach DKZ. Naprawa nie jest potrzebna.



Złotawo-żółte termiczne zabarwienie powierzchni czarnej. Naprawa nie jest potrzebna.



Przebarwienia przy nitach i/lub na zewnętrznej powierzchni. Wymiana DKZ, gdy stożkowość powierzchni czarnej zwiększy się o ponad 0,5 mm.



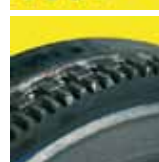
Fioletowo-niebieskie zabarwienie bocznej lub tylnej powierzchni DKZ i/lub uszkodzenia – np. pęknięcia. Konieczna wymiana DKZ.



Stopiony pierścień kontroli tarcia. Konieczna wymiana DKZ.



Wzajemne ocieranie się mas DKZ. Konieczna wymiana DKZ.



Znaczne zużycie wieńca rozrusznika. Konieczna wymiana DKZ.



Odształcony ząb wieńca czujnika obrotów wału korbowego. Konieczna wymiana DKZ.



Wyciek smaru: nieznaczny z otworów lub uszczelki – nie ma potrzeby naprawy; obfity – konieczna wymiana DKZ.



Obluzowanie lub brak ciężarka wyważającego. Konieczna wymiana DKZ.

FOT. SCHAEFFLER

TRWAŁOŚĆ PRZEWODÓW ZAPŁONOWYCH



Małgorzata Kluch
Marketing manager GG Profits

Od przewodów zapłonowych wymaga się dobrej przewodności elektrycznej, niskiej emisji zakłóceń elektromagnetycznych i znacznej trwałości eksploatacyjnej. Wszystkie te wymogi najlepiej spełniają przewody ferrytowe.

Techniczne i ekologiczne zalety nowoczesnego przewodu ferromagnetycznego „wire wound” były już prezentowane w tym cyklu artykułów, pora więc wspomnieć o jego odporności na eksploatacyjne zużycie. Wynika ona z faktu, iż rdzeń ferrytowy w przeciwieństwie do węglowego nie wypala się stopniowo pod wpływem przewodzonych wysokonapięciowych impulsów elektrycznych, nie ulega też, jak miedziany, nieuchronnej elektrokorozji. Dzięki temu dłużej utrzymuje wszystkie swe pierwotne właściwości, czyli w samochodzie służyć może dłużej.

Zaleta ta dotyczy jednak wyłącznie przewodów spełniających takie wymogi norm, jak: 94-96% zawartości ferrytu w rdzeniu i odpowiednio dobrana grubość jego warstwy, długość i grubość drutu stalowego spiralnie nawiniętego wokół rdzenia... Z tego wynika rzeczywista jakość, a nie (jak zdarza się czasem) z samej nazwy „ferrytowy”, nadawanej niepełnowartościowym wyrobom przez ich producentów.

Trwałość przewodu zapłonowego zamontowanego w pojeździe zależy nie tylko od jego konstrukcji i zgodności z normami, lecz także od sprawności urządzeń współdziałających (świece, rozdzielacze, cewki) i prawidłowości montażu. Wpływają na nią

również czynniki zewnętrzne, takie jak warunki atmosferyczne, kontakt z olejami i smarami oraz warunki użytkowania samochodu.

Wymianę przewodów najłatwiej jest przeprowadzić poprawnie, gdy stare kable demontuje się, a te z nowej wiązki zakłada kolejno specjalnymi szczypcami pokazanymi na załączonej ilustracji. Użycie takiego narzędzia daje pewność, że nie zostanie uszkodzona końcówka kabla zakładanego na świecę, przy demontażu natomiast szczypce pomagają w dotarciu do trudno dostępnych miejsc.

Przy właściwym montażu metalowa końcówka kabla w wyczuwalny sposób „zastrzaskuje się” na świecy. Jest to bardzo ważne, ponieważ nieprawidłowy montaż przewodów na świecach, w aparacie zapłonowym lub cewce może powodować iskrzenie w miejscach słabego kontaktu elektrycznego, a to często prowadzi do punktowego przepalenia gumowej osłony końcówki przewodu.

Sprawdzone, oryginalne przewody ferromagnetyczne o wysokiej jakości dają pewność, iż będą służyć niezawodnie także po okresie gwarancji. Konieczna jest tylko ich stosunkowo częsta okresowa kontrola, połączona ze sprawdzaniem stanu wspomnianych już urządzeń z nimi współpracujących.



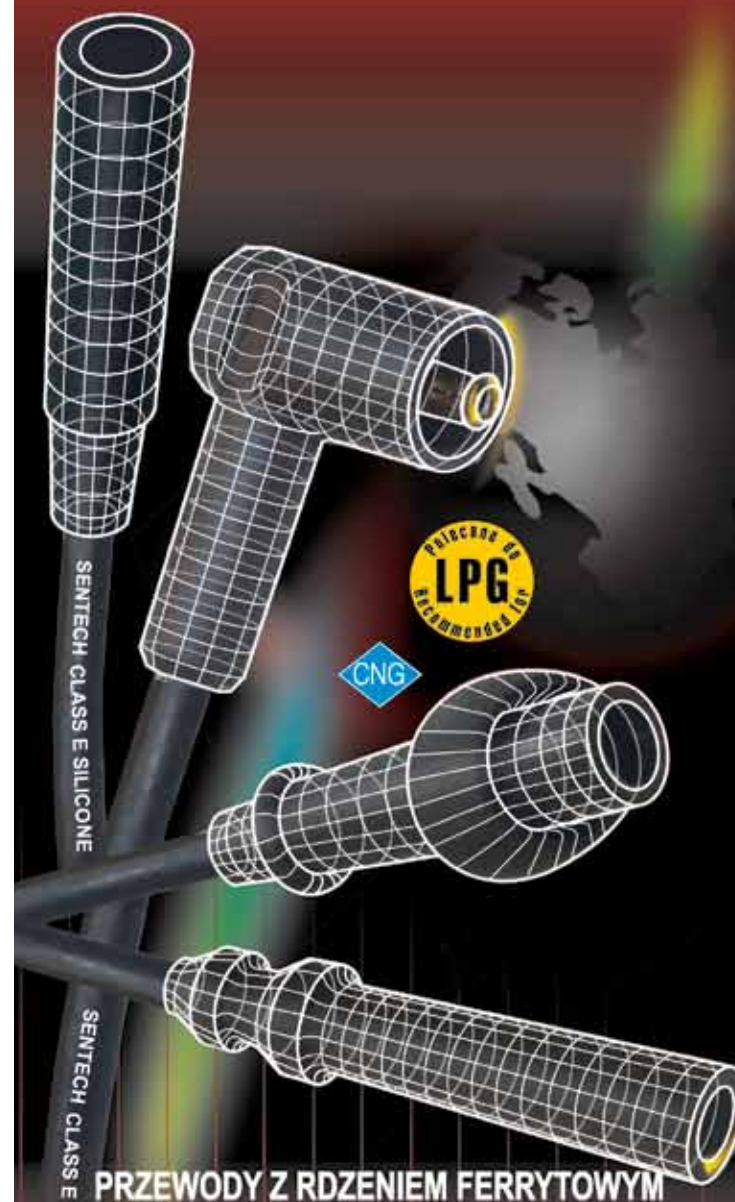
Kleszce specjalne do przewodów zapłonowych (fot. Facom)

SENTECH®

HIGH POWER

* INDUCTIVE IGNITION LEADS SET

PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTOWYM



W przewodach najważniejszy jest rdzeń - to on przewodzi prąd !

* Jedyni w Polsce producenci przewodów zapłonowych z rdzeniem ferrytowym

PRODUCENT: GG Profits Sp. z o. o.
ul. Spacerowa 6/8, 95-200 Pabianice
e-mail: sentech@sentech.pl
tel./fax +48 42 214 51 50, fax +48 42 227 19 32

www.sentech.pl